NLV C95/13

13-A Telegrama para Casa Militar

13 B Operación 444

13 C Información sobre Bombas

13 D Telegrama sobre misiles

13 E Expediente sobre ~~el~~ Trabajos de Inteligencia en NLV

13 F Modos de Acción ante Bloqueo Aereo (Directiva)

13 G Situación en Puerto Argentino (Memorandum)

13 H modelo de orden de operaciones para Sistemas de seguridad 1976.

C95/13A (1

TELEX O TELEGRAMA

Al Sr Contralmirante Moya
Jefe Casa Militar
Casa Rosada

URGENTE: ASUNTO MALVINAS

En caso mi informe sobre las soluciones a actual crisis sugeridas por los propios malvinenses podría ser útil en actuales negociaciones, este sigue a continuación.

Las tres sugerencias respetan soberanía argentina.

1) Adecuada indemnización por propiedades dejadas, ingresos interrumpidos y gastos de relocación a todos aquellos que desearían abandonar las islas si pudieran reestablecerse en otros países.

Si la oferta de indemnización pudiera extenderse por algunos años en cierto número esperaría el desarrollo prometido por Argentina para evaluar

si el cambio es favorable o desfavorable.

2) Dejar intacta la actual cultura y forma de vida malvinense sin absolutamente ningún rechazo absolutamente ningún cambio excepto el de la cancelación de restricciones a la propiedad argentina y el reemplazo de las autoridades ~~británicas~~ británicas por autoridades anglo-parlantes, preferentemente malvinenses en su totalidad, designadas por Argentina.

El gobernador argentino, de habla hispana, residiría en la nueva capital, construida y habitada por argentinos. La integración de las Malvinas a la cultura nacional sería voluntaria y gradual a una velocidad que sería función directa de la atracción cultural de la nueva capital, que debería ser la mejor ciudad del mundo.

3) Convertir a las islas en el Parque Nacional Malvinas Argentinas para preservación de la naturaleza del Atlántico Sur

2

Esto involucra indemnizar toda la población en forma adecuada, como así también expropiación de toda la tierra y ganado. Solo quedarían facilidades para moradores y visitantes.

Regreso a Buenos Aires en primer vuelo disponible y puedo a su total disposición.

Atentamente.

Ing. Ronald A. Ryberg.

4

FLW C95 / 13B

OPERACION - 774 Establecer una emisora de acción psicológica con mensajes a la flota minar la moral del personal de apoyo a los sistemas de armas

1- Conseguir una emisora que pueda ser utilizada con potencia adecuada

2- Conseguir una locutora con acento de las Islas para que propague los mensajes

3- Preparar los mensajes

CONCEPTO DE LA OPERACION

a) El programa se llamará " JUNTOS ENCONTRAREMOS EL CAMINO "

b) Durará 10 a 15 minutos y se pondra en el aire como un informativo - se emitirá durante el día con las noticias mas tendenciosas que publiquen los diarios - especialmente las que aparecen en el BUENOS AIRES HERALD

c) Por la noche el programa se llamará " JUNTOS ENCONTRAREMOS EL CAMINO " - se anunciará auspiciado por la comunidad Británica recidente con Argentina - se emitira entre las 21:00 y las 22:00 hs - por una emisora privada como una iniciativa " NO GUBERNAMENTAL ".

d) La información nocturna incluirá la información periodistica (La Diurna) y el mensaje.

e) El mensaje tendrá un objetivo concreto que tiende a minar la voluntad de luchar - haciendo:

- Referencia a otros errores Británicos
- Referencia a la situacción familiar
- Referencia al regreso con problemas económicos
- Remedio a una situación irremediable

INSTRUCCIONES DE COORDINACION

1- El equipo de producción oficial no conocerá la existencia del otro equipo privado

2- El equipo privado saldrá al aire auspiciado por "La Comunidad Británica " recidente en la Argentina y está dedicado a la población Argentina de habla inglesa de la Patagonia.

3- El Comando de la FAS es el promotor de la programación oficial pero NO reconocerá el patrocinio a la emisora privada.

4- El programa es de entera responsabilidad del Productor.

5

HLV C95/13C

JP 233 AIRFIELD ATTACK WEAPON

1°) Desarrollada en colaboración de EE.UU. y el Reino Unido.

2°) Utilizada para ataque a AD en superficie de Operaciones escenciales (CALLES y PLATAFORMAS) ó caminos importantes y/o vías férreas.

3°) Fué diseñado originalmente para F-111 y EL TORNADO y se espera que sea adaptado a otros aviones.

4°) Método normal de lanzamiento a bajas cotas.

5°) Tiene dos partes:

a) Un contenedor secuenciador

b) Las submuniciones que son lanzadas sobre el área a neutralizar , existen dos tipos de submunición:

1°) La que le dá el nombre (AIRFIELD ATTACK WEAPON) que perfora el concreto, penetra y luego explota en un AREA GRANDE.

2°) Minas contribuyentes con retardo que se siembran alrededor del AREA dañada para demorar su reparación. (similar a la MW1 ALEMANA).

6°) No dá características de PESO, pero por las características de los aviones que la trasportan, deben pesar de 250 y 500 Kgs aproximadamente.

A TODOS LAS BBAMM

6

MW C95/13 D

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

ASUNTO: POSIBLE EMPLAZAMIENTO DE MISILES DE MEDIANO ALCANCE.

DE FUENTES CONFIDENCIALES SE OBTUVO:

1.- El objetivo Británico sobre las islas GEORGIAS, tendría por finalidad el emplazamiento de rampas para Misiles de mediano alcance.

2.- Aparentemente para su instalación se necesitaría una zona aproximada de 300 a 400 metros cuadrados, y estarían en condiciones de atacar con precisión objetivos en el Continente (Bases Aéreas en el sur, Puertos y otros objetivos).

ORIGEN: PPMM VAL: F - 6

BUENOS AIRES, 30 de Abril de 1982.-

Comentario escuchado en un club privado inglés (no determinado) (Paso por varios interlocutores).-

χ

MCV C95/13€

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
DEPARTAMENTO A-2

COMODORO RIVADAVIA, de abril de 1982.

OBJETO: Comunicar procedimientos de trabajo para cumplimentar las tareas de Inteligencia Aérea en cada Base Aérea Militar.

AL JEFE DE LA DIVISION INTELIGENCIA DE LA BASE AEREA MILITAR

1. En la Reunión Previa al Vuelo (RPV) los Oficiales de Inteligencia Aérea abarcarán todos los aspectos concernientes a los enemigos GRAN BRETAÑA/CHILE, e impartirán la misma con la información y/o Inteligencia provista por el Departamento A-2 del Comando Fuerza Aérea Sur (CFAS).

2. Durante la exposición (primeros días en operaciones) también se impartirán los informes que deberán hacer los Pilotos:

1°) Informe Preliminar en Vuelo (IPV): Este informe lo da el Piloto en vuelo a un avión retransmisor en vuelo y/o a la Torre Control de Vuelos (TWR) de la Base Aérea Militar (BAM). Deberá contener nombre de la Escuadrilla (Ella) y tipo de daño realizado a buques, aeronaves, artillería antiaérea, misiles, etcétera.

2°) Interrogatorio a Tripulación de Combate (ITC): Será llenado por el Piloto y el Oficial de Inteligencia Aérea efectuará un breve análisis por Ella e informará por teléfono punto a punto, mensaje, radio Grinner, etcétera -según se disponga de los medios-, al Jefe del Departamento A-2 del CFAS. Se advierte que siempre deberá enviarse un mensaje para dejar constancia de lo informado.

3°) Es de suma importancia disponer de esta información cuanto antes y es por ello que se la requiere como plazo máximo dentro de las 0020 horas.

4°) El informe del mensaje debe ser completo, pero cuando se utilicen otros medios deberá informarse Ella, blanco atacado, nivel de daño, lugar de impacto, etcétera (únicamente lo importante).

5°) Por otra parte durante el desarrollo de las operaciones, permanentemente H-24 personal de Inteligencia de este Departamento se encontrará en el Centro de Operaciones Tácticas y/o Departamento A-3 del CFAS.

6°) En apretada síntesis se requiere el mayor caudal de información operativa en el menor tiempo, por cuanto las características en un oponente móvil (10 kts), cubrimiento de radar importante y defensa aérea activa, hacen que sea dificultosa la ubicación.

9

7°) Es fundamental tener al instante el rumbo y posición de la Fuerza de Ataque inglesa.

8°) Desde ya se entiende que al no disponer de un canal técnico-específico entre el Departamento A-2 del CFAS y las Divisiones Inteligencia de las BBAAMM, existirán múltiples inconvenientes pero deberá encontrarse la solución en el momento que ocurra para brindar un mejor servicio de funciones de Inteligencia/Contrainteligencia, según se presenten.

3. En el aspecto de las actividades de Contrainteligencia, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1°) Es muy conveniente realizar el oscurecimiento de la BAM y/o en su defecto de las zonas de acceso restringido: polvorines, puestos de centinela, puesto de comando, refugios de aeronaves y fundamentalmente luces refenenciales de la BAM y/o del terreno circundante.

2°) En lo posible puestos de centinela dobles con HT y efectuar un control por este medio, concientizando a la Tropa y mantener una fuerte reserva móvil.

3°) Instalar caza-bobos con elementos de circunstancias y reglar el terreno para FAP, MAG, etcétera.

Mayor LUIS T. TRILLO
Jefe Departamento A-2

10

MLV C95/13 F

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

SECRETO

COPIA N° 03
BUENOS AIRES
29 ABR 82

MODOS DE ACCION ANTE UN BLOQUEO AEREO

I - SITUACION

1. El enemigo está capacitado para concretar el bloqueo aéreo mediante:

1°) Destrucción de la pista con aviones SEA HARRIER cuando la flota se ubique entre 250/500 MN y mediante ataque con cañones de buques cuando la flota se ubique al alcance de los mismos.

2°) Interceptación a nuestros aviones de transporte con aviones SEA HARRIER operando desde el portaaviones ubicado 300 MN de la costa o menos.

3°) Destrucción de la pista con Grupos Comandos.

4°) Derribo de aviones con (Blowpipe o Tiger Cate) misiles tierra-aire operado por comandos ubicados en la Isla.

2. Las capacidades 1 y 2 se podrá concretar únicamente cuando la flota se ubique a menos de 300 MN de la costa.

3. Las capacidades 3 y 4 ya pueden ser neutralizadas.

4. Consecuentemente los modos de acción para minimizar las posibilidades de éxito del enemigo son las siguientes:

1°) Optimizar el control del aeródromo y sus alrededores para evitar la infiltración de comandos:

a) Responsable Jefe de BAM "MLV"

2°) No sobrevolar la Isla con aviones de transporte (Anexo "ALFA") y realizar tareas de rastrillaje para ubicar los comandos desembarcados:

a) Responsable CAT - FAT (planes de vuelo).

b) Conducción militar de la Isla: rastrillaje.

3°) Para evitar la interceptación de los SEA HARRIER se deberá efectuar las aproximaciones y salidas de la Isla en vuelo bajos fuera de la cobertura radar de los buques Ingleses.

4°) El ataque a la pista con SEA HARRIER no se puede evitar pero si limitar su efecto mediante:

a) Alerta temprana y próxima radar.

b) AAé 20 y 35 mm ubicada convenientemente para enfrentar las siguientes posibilidades de ataque:

- Bombardeo desde más de 3500 Mts: ROLAND.

12

- Bombardeo desde menos de 3500 mts: AAé 35 mm.

- Bombardeo bajo: AAé 20 mm.

- Bombardeo con trayectoria de bombas curbilínea desde vuelo bajo y lanzamiento desde más de 4/5 km: ubicación Tiger Cate y AAé 35 mm en el extremo Este de la Isla.

5°) El ataque, cañoneo, a la pista debe impedirse mediante una ofensiva aérea en masa contra la flota y coordinada con Unidades de Armada (OO N°3/82 - Caso 250 NM de MLV).

5. Debe quedar claro que la iniciativa del ataque aéreo la tendrán los SEA HARRIER si así lo dispone el enemigo, porque existen 14:00 horas nocturnas durante las cuales la flota puede aproximarse 200 MN y con ello, de un radio de acción de 400 MN de las Malvinas pasan en una noche a 200 MN y por consiguiente pueden iniciar el ataque con las primeras luces.

6. Si el ataque es intenso, habrá llegado indefectiblemente el momento de atacar a la flota y dar la cobertura aéra posible a la Isla con aviones M-III y M-V (Orden de Operaciones N°3/82 adjunta).

7. Ante la posibilidad de que la flota se mantenga a 300 MN o más y se aproxime únicamente para realizar ataques con aviones SEA HARRIER (normalmente a últimas horas del día) es conveniente prever Secciones M-III /M-V en cobertura sobre la Isla durante la última hora del día.

8. De ordenarse el ataque a la Flota (cuando ésta se ubique a 250 MN o menos), será necesario:

1°) Conocer con exactitud la ubicación de la Flota y su OBA.

2°) Coordinar la operación de los Escuadrones.

3°) Designar un Jefe de Grupo a cargo de la Operación a bordo de un avión B-707 o LJ, volando a 40.000 Feet o más.

4°) Dar escolta a la operación de reabastecimiento aéreo con aviones Super Etendart.

5°) Utilizar aviones LJ como guía y diversión.

6°) Utilizar aviones de transporte para lanzamiento de CHAFF y Globos metálicos reflectores en radar.

7°) Coordinar el ataque con unidades navales.

9. Se debe coordinar con Armada para que se rastrille el mar, próximo a MLV para localizar posibles piquetes radar en buques supuestamente pesqueros o mercantes de bandera neutral.

Brigadier Mayor HELMUTH C. WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

ANEXOS:

"ALFA" : Corredores de entrada y salida caso bloqueo aéreo.

"BRAVO" : Orden de Operaciones N°3/82 - Ataque a la flota (previa orden) cuando se encuentre a 250MN o menos.

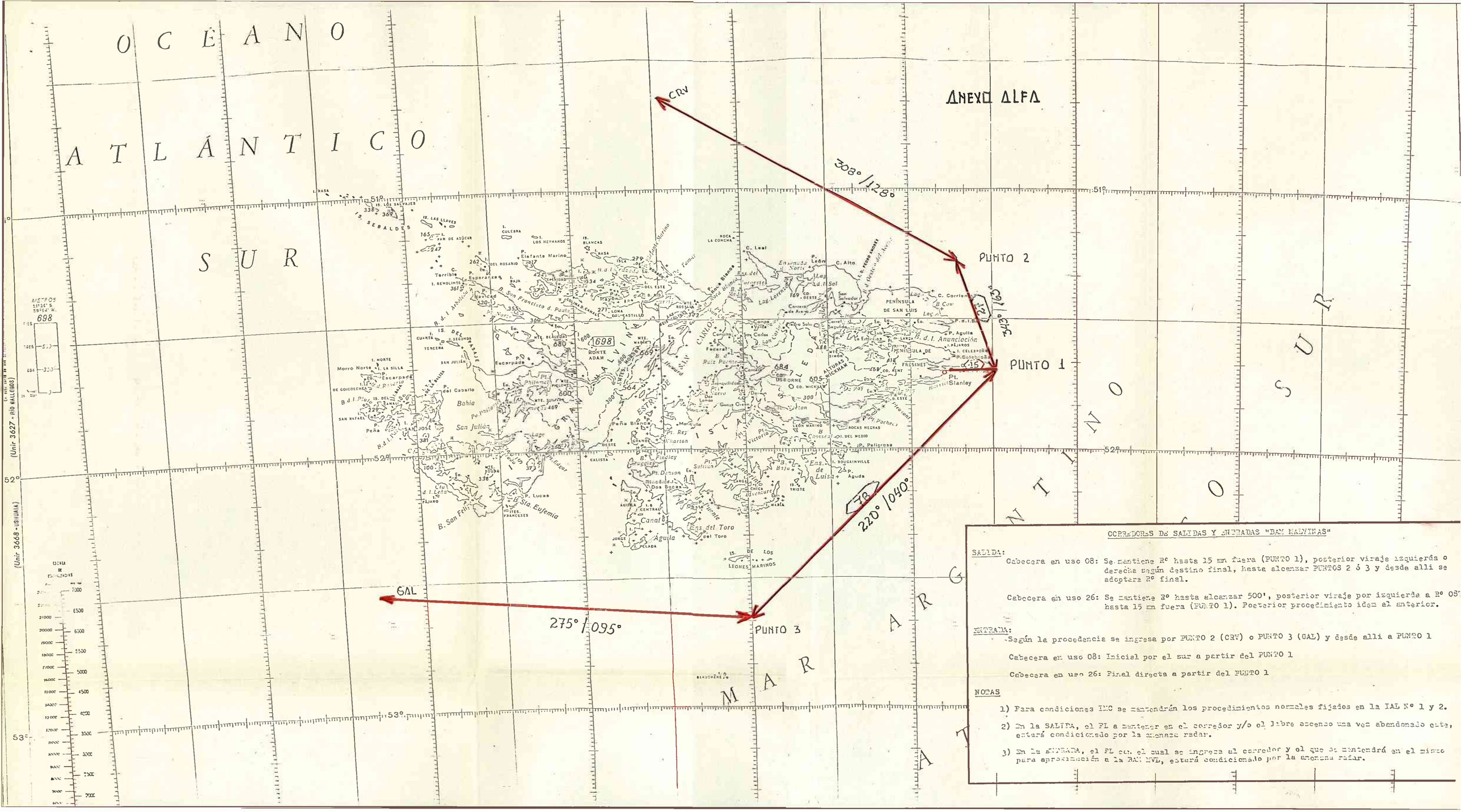
"CHARLIE" : Datos complementarios del avión SEA HARRIER.

"DELTA" : Rol de actividades de una flota ante un ataque aéreo.

DISTRIBUIDOR:

Comando Aéreo Estratégico.....Original
Comando Fuerza Aérea Sur.....Copia N°01 al 06

14


ANEXO ALFA
CRV
308° / 128°
PUNTO 2
343° / 163°
PUNTO 1
GAL
275° / 095°
PUNTO 3
220° / 040°
OCEANO ATLANTICO SUR
MAR ARGENTINO
CORREDORES DE SALIDAS Y ENTRADAS "BAH MALVINAS"
SALIDA:
Cabecera en uso 08: Se mantiene Rº hasta 15 mn fuera (PUNTO 1), posterior viraje izquierda o derecha según destino final, hasta alcanzar PUNTOS 2 ó 3 y desde allí se adoptara Rº final.
Cabecera en uso 26: Se mantiene Rº hasta alcanzar 500', posterior viraje por izquierda a Rº 08 hasta 15 mn fuera (PUNTO 1). Posterior procedimiento idem al anterior.
ENTRADA:
Según la procedencia se ingresa por PUNTO 2 (CRV) o PUNTO 3 (GAL) y desde allí a PUNTO 1
Cabecera en uso 08: Inicial por el sur a partir del PUNTO 1
Cabecera en uso 26: Final directa a partir del PUNTO 1
NOTAS
1) Para condiciones IMC se mantendrán los procedimientos normales fijados en la IAL Nº 1 y 2.
2) En la SALIDA, el FL a mantener en el corredor y/o el libre acceso una vez abandonado este, estará condicionado por la amenaza radar.
3) En la ENTRADA, el FL con el cual se ingresa al corredor y el que se mantendrá en el mismo para aproximación a la BAH MVL, estará condicionado por la amenaza radar.

15

SECRETO

COPIA N°
BUENOS AIRES

ORDEN DE OPERACIONES

"CHISPA"

I - INFORMACION

II - MISION

III - EJECUCION

Concepto de la Operación

Realizar un ataque simultaneo a la Flota Inglesa con la máxima cantidad de aviones, teniendo como objetivo primario los DOS (2) portaaviones.

Se utilizará el siguiente material aéreo:

1°) De ataque:

a) A-4B - A-4C - MK-62 - IA-58 (éstos últimos operando desde MLV) y Super Etendar de la Armada.

2°) De escolta:

a) M-III y M-V.

3°) De reabastecimiento en vuelo:

a) KC-130.

4°) De Director de Objetivo:

a) B-707

5°) De diversión:

a) Lear Jet - F-27 - F-28 - C-130 y CESSNA CITATTION.

14

Criterios

Se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1°) Es factible realizar la operación con material A-4B/C empleando DOS (2) KC-130 y CUATRO (4) ELLAS.

2°) Es mandatorio el reabastecimiento de los DIECISEIS (16) aviones en ruta de ida, en caso de falla deberá regresar desde las 400 MN del despegue.

3°) Para el material A-4B/C se ha considerado la versión "C" y configuración Ø T Ø con TRES (3) MK-82 ó UNA (1) ELLA con LAU 10 con CUATRO (4) COH ZUNNI.

4°) Para el material MK-62 (SEIS -6- aviones) se ha considerado la versión "D" y CINCO (5) bombas de 1000 Lbs para BOP/BOH o CUATRO (4) bombas de 1000 Lbs para BTR.

5°) Para material IA-58 (OCHO -8- aviones) se ha considerado UN (1) tanque central de 1100 Lts y CUATRO (4) COH - LAU 61 operando desde MLV con aviones de acompañamiento.

6°) Debe darse cobertura con M-III hasta finalizar el reabastecimiento al material KC-130.

7°) Las misiones serán complementadas con UNA (1) operación de diversión.

8°) Las ELLAS de A-4B/C deberán ir acompañadas con un Lear Jet hasta el punto de descenso.

9°) Las ELLAS de IA-58 deberán ir acompañadas con un MU-60 hasta 250 MN del OM.

10°) De ser factible la operación de los aviones Super Etendar con Exocet, de acuerdo con su radio de acción con reabastecimiento, se emplearán estos medios en detrimento de la cantidad de aviones A-4B/C.

11°) Para el caso de un aterrizaje de EGA en MLV del material A-4, se tendrá en cuenta que con un peso de 13.000 Lbs, 10°t°y 10 Kts de frente empleará en:

a) Pista seca: 1080 Mts.

b) Pista mojada: 1.300 Mts.

12°) Para la recuperación del material mencionado anteriormente en MLV, deberá contar con probe de recarga en caliente ó equipo de puesta en marcha (GTC y probe de arranque); empleando para un despegue con 16.000 Lbs, 10°t°y 10 Kts de frente:

a) 780 Mts.

Brigadier Mayor HELLMUTH CONRADO WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

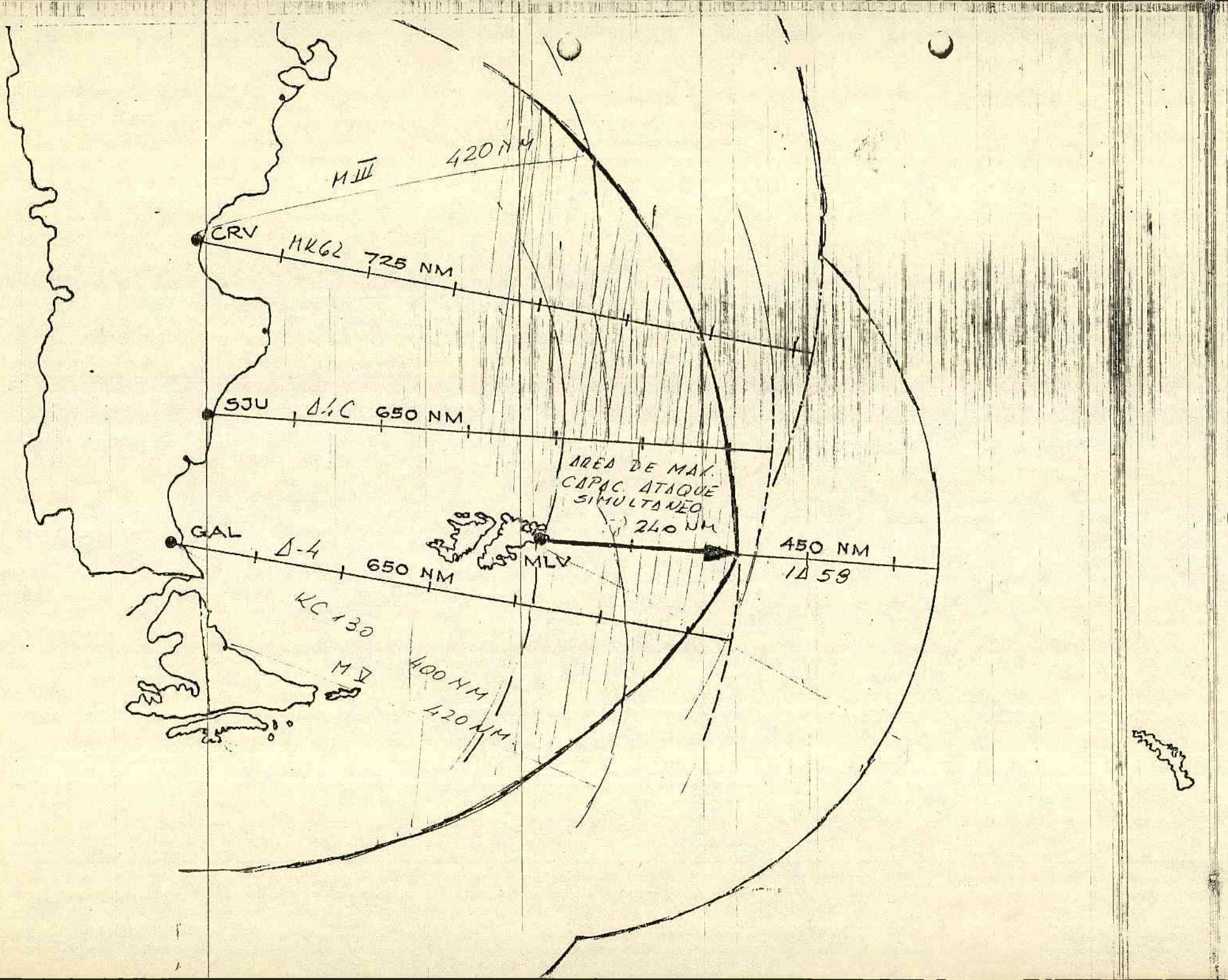
ATAQUE SIMULTANEO A LA FLOTA

(Medios aéreos a emplear)

AVION	CANTIDAD	MISION	AD DESPEGUE	RADIO ACCION	CONFIGURACION	AD ARRIBO
A-4C	16	AON	SJU	650 MN	3 MK-82	SJU
A-4B		AON	GAL	650 MN	3 MK-82 ó 1 LAU 10/4 ZUNNI	GAL
MK-62	6	AON	CRV	725 MN	5 BOM por 1000 Lbs BOH/BOP ó 4 BOM por 1000 Lbs BTR	CRV
IA-58	8	AON	MLV	450 MN	6 BOM 125 ó 4 LAU 61	MLV
KC-130	1	ABA		A C R I T E R I O D E L C d o F A S		
KC-130	1	ABA		A C R I T E R I O D E L C d o F A S		
M-III	2	Escolta	GAL / CRV	HASTA MLV	CAÑ/MISIL MATRA	GAL/CRV
M-V	2	Escolta	SJU / GRA	HASTA MLV	CAÑ/MISIL SHAFFIR	SJU/GRA
B 707	1	Dtor.Objetivo		A C R I T E R I O D E L C d o F A S		
Lear Jet	4	Acompañamiento A-4B/C	A criterio FAS	Hasta Punto de descenso	A C R I T E R I O	D E L Cdo F A S
C-12/60	2	Acompañamiento IA-58	MLV	Hasta 250 MN del Objetivo Material	- - -	MLV
T-27 T-28 Lear Jet	A criterio del Cdo FAS	Diversión Diversión Diversión		A C R I T E R I O D E L C d o F A S		

SECRETO

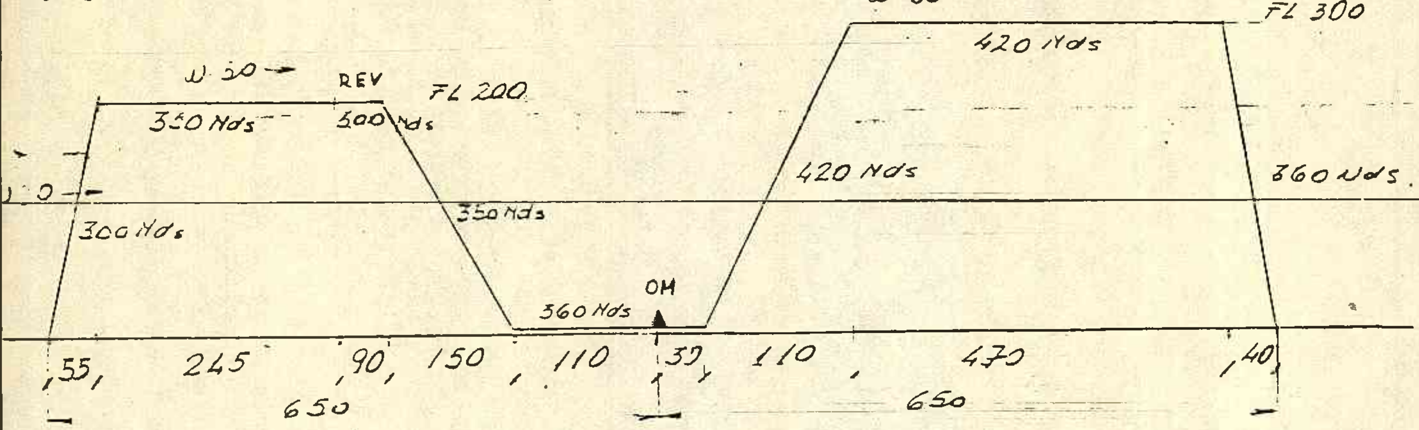
18


MIII
420 NM
CRV
MK62
725 NM
SJU
Δ-4C
650 NM
AREA DE MAX.
CAPAC. ATAQUE
SIMULTANEO
240 NM
GAL
Δ-4
650 NM
MLV
450 NM
1Δ59
KC 130
MV
400 NM
420 NM

FL . A-4 C19

: 1-7-A — CONF.: 3 MK82 + 1 [illegible] C/4 [illegible]

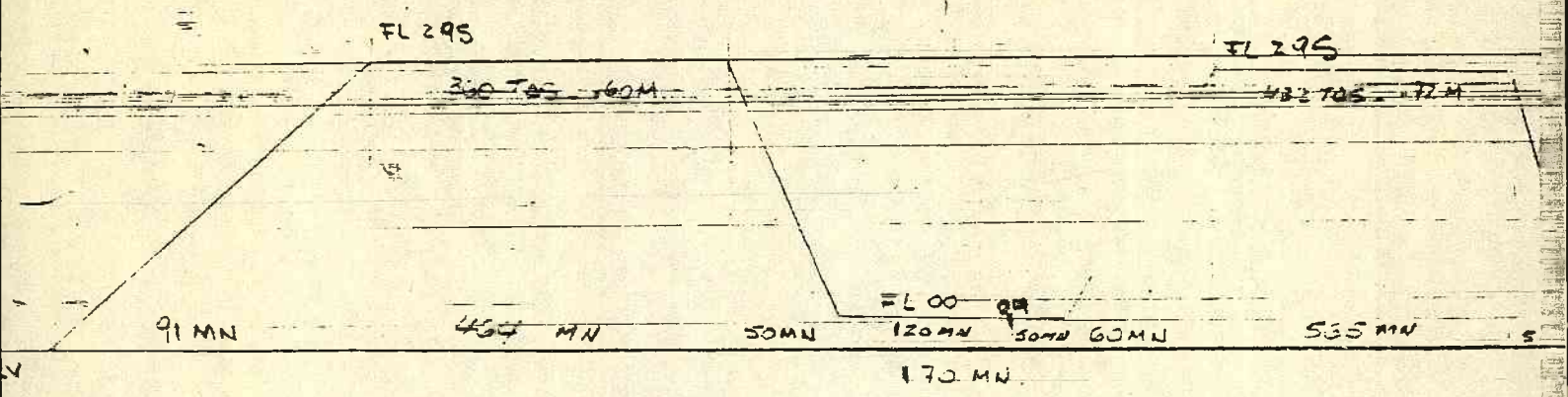
O ATAQUE - BPL — VERSION "C" - PESO: 22.316 Lbs



RUTA	TIEMPO PARCIAL	DISTANCIA	CONSUMO	COMBUST. REMANENTE	VEL	NIVEL
GAL - SJU (PH.D.D)	4'30"	—	800 Lbs	8.200 Lbs	—	—
ASC FL 200	8'	55 NM	~~825 Lbs~~	~~7.375 Lbs~~	300/.7	- -
REV(1) En Ruta	42'	245 NM	(2200 #) 1.690	5.485 Lbs	350	200
REV(2) En Circ.	18'	90 NM	(2500 #) 750 Lbs	9.000 4.735	300	200
ESPERA REV	15'	—	(3000 #) 625 Lbs	0.375 ~~4.000~~	300	200
RAS	25'	150 NM	(3750 #) 1000 Lbs	7.375 ~~8.000~~	350	800 P/m ↘
OM	~~19'~~	~~110 NM~~	(4900 #) ~~1500 Lbs~~	5.875 ~~6.500~~	360	RAS
A07	5'	—	500 Lbs	5.375 ~~6.000~~	400	RAS
ESCAPE RAS	5'	30 NM	(4000 #) 350 Lbs	5.025 ~~5.650~~	400	RAS
ASC FL 300	17'	110 NM	~~1.200 Lbs~~	3825 ~~4450~~	420	↗
DESC	67'	470 NM	(2400 #) ~~2600 Lbs~~	1145 ~~1770~~	420	300
GAL - SJU	6'	40 NM	100 Lbs	1045 ~~1670~~	360	↘

Regimen descenso inicial: 800 pies/min ~~efecto~~ evitar deteccion radar

~~Referencia: Combustible Remanente~~ 1° ELLA / 2° ELLA



	TIEMPO PARCIAL	DISTANCIA MN	CONSUMO 500	PESO REM	VELOC	NIVEL
ASCENSO FL 295.	16'	91 MN	2250	43570	250 TAS	00 → 295
CRUCERO	72'	464 MN	3168	40402	.60M 360 TAS	295
DESCENSO	9'	50 MN	225	40187	350 TAS	295 → 0
APROX BAJO ATAQUE	30'	175 MN	3000	32187	350 Kts	00
ASCENSO FL [illegible]	15'	[illegible] MN	1200	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CRUCERO	87'	565 MN	4437	26550	.72M	295
DESCENSO	9'	50 MN	[illegible]	[illegible]	—	295 → [illegible]
COMBUSTIBLE REMANENTE	2325 Lbs.					
TIEMPO TOTAL.	3h 58m					

NIVEL TROPOPAUSA: 330

W : 250°/50

PESO : 46320 Lbs

Comb: 17.320 Lbs

ANEXO "CHARLIE"

M E M O R A N D U M

Para conocimiento de:	Producido por:
Sr. Comandante Aéreo Estratégico	Comodoro D. Eduardo MASSA MADRID, 27 de Abril de 1982

ASUNTO: Sistema de armas aeronaval SEA HARRIER.

Consideraciones previas.

1. La información reunida en ESPAÑA, ha sido sólo de forma verbal, sin acceso alguno a documentación oficial y con la expresa recomendación, por parte del informante oficial, de recordar en todo momento que el evento ha sido una conversación privada.

2. A tal efecto se realizaron dos entrevistas en la sede del Cuartel General de la Armada. La primera se verificó el día Sábado 24, lo cual constituyó una importante muestra de interés y deferencia hacia la misión encomendada; la segunda fué el día lunes 26.

3. Asimismo, pudo verificarse una tercera reunión con personal del Ejército del Aire, también el día lunes, en un domicilio particular.

Características táctico-operacionales.

Peligrosidad.

4. El avión de combate Sea Harrier (SH) es considerado en forma unánime, de acuerdo a la opinión de los especialistas y entendidos del Arma aeronaval y del Ejército del Aire, en relación a incursores aéreos a ser interceptados y abatidos, como un sistema de armas altamente peligroso, en el rol de caza interceptor de todo tiempo, para las siguientes condiciones:

1º) Volando desde cero hasta 25.000 Ft.

2º) Volando hasta 550 nudos.

3º) Aceptando combate aéreo próximo o buscando entablarlo.

4º) Radio combate: 225 MN con un armamento de 2 x 30 mm y 270 proyectiles + 2 x AIM-9 (C/L) + 2 tanques 120 Gal. con 10' combate

5º) Perfil de vuelo A-A-A (25.000 Ft).

Ataque al suelo (mar)

5. Puede operar con los siguientes parámetros.

1º) Radio combate: 365 MN (A-B-A).

2º) Tramo bajo: hasta 30 MN marítimo y 50 MN en tierra.

22

3º) Tramo ascenso, alto y descenso: 335 MN.

4º) Armamento: 3 x PG 500 Lb + 2 x 30 mm + 2 x Tq 120 galones

5º) Alternativa armamento: 2 x 750 Cluster + cañones y combustible.

6. Máxima configuración lanzable.

1º) Radio combate: 180 MN (A-B-A) con 30 MN vuelo bajo.

2º) Armamento: 5 x PG 500 Lb + cañones.

3º) Alternativa: 3 x 750 Lb cluster + cañones.

Otras características.

7. Eco radar Sea Harrier.

1º) Aproximación frontal: débil.

2º) Alejamiento: imperceptible.

3º) Lateral/angular: persistente.

8. Combustible:

1º) Interno: 5.000 Lb.

2º) Externo: 1.200 Lb (2 Tq de 800 Lb).

3º) Total: 6.200 Lb + armamento hasta 1.500 Lb.

9. Dispone de equipamiento:

1º) Alerta detección radar (proa y cola).

2º) Radar de navegación y detección Blue Fox (proa).

3º) Head Up display y computador asociado con fuente inercial.

10. Trepada: Desde el nivel del mar hasta 30.000 Ft en algo menos de 2 min con 2 x AIM-9 +2 cañones y 2 x Tq 120 galones.

Detalles de maniobrabilidad.

1º) Gran capacidad para desacelerar mediante el sistema de empuje vectorial (EV).

2º) A 450 Nds, con motor a pleno, gira toberas deflectores de Turbinas a 95º y reduce la velocidad a 200/ 240 Ndes casi instantáneamente.

3º) El sistema EV tiene una eficacia seis veces mayor que la desaceleración con frenos de aire y potencia a relanti.

4º) Puede pasar de la situación desacelerado rápidamente a una fuerte aceleración en virtud de girar nuevamente las toberas deflectoras y ya estar colocada la turbina a plena potencia.

5º) Para combate, no toca acelerador; sólo ajusta deflexión toberas. No tiene prácticamente tiempos muertos para llevar de relanti a plena potencia.

6º) Capacidad g = 8.

7º) Velocidad rotación espiral: 22º/seg./360% en 18 seg).

8º) Si SH con sistema EV, es atacado por un avión tipo M-3/M-5, ocurre:

a) SH virará inmediatamente esquivando al atacante al provocarle sobre pasaje sobre el blanco que persigue.

b) Logrado sobre pasaje, SH maniobrará para colocarse a la cola del atacante.

c) Si el encuentro con el atacante del SH es frontal, el SH virará hacia uno de los lados siendo seguido por el atacante; cuando éste haya alcanzado una posición 90º de la inicial, el SH estará a 180º y podrá intentar disparar sus AIM-9 (G/L).

9º) La técnica de vuelo con desaceleración ha pasado de ser, inicialmente, una maniobra defensiva, a constituir parte del procedimiento ofensivo del combate aéreo.

Limitaciones del Sea Harrie.

11. Presenta las siguientes:

1º) Avión que tiene muchas vibraciones.

2º) Cabina muy alzada que provoca turbulencia en el empenaje de cola.

3º) Radar de proa Blue Fox con fallas e inconvenientes presumiblemente por las constantes trepidaciones del fuselaje.

4º) A 30.000 Ft pierde sus cualidades de combate.

5º) Incursor a 550 nudos o más se le escapan.

6º) Una alerta inmediata máxima de 4 aviones por portaaviones.

7º) Un tiempo muerto de 3 min para activar un SH que no esté en alerta inmediata, pero que esté en plataforma.

8º) Velocidad de ataque IAS = 420 nudos.

9º) El sistema SH aún no está puesto a punto: falta de adecuación de los pilotos navales ingleses (solamente con experiencia en helicópteros y poca experiencia en reactores)

10º) Evitando entrar en combate próximo, con el SH, es decir "dog fight", éste avión es blanco fácil para cazas armados con misiles AA tipo Matra 530/550.

11º) El sistema de navegación y control de tiro es esencialmente inercial con dos giróscopos, careciendo de información complementaria doppler.

12º) No posee FFAR 5 pulgadas ZUNI; sólo SNEB 68 mm.

+ Diagrama básico de montaje [illegible]
[illegible] del SH (Pac) a [illegible] 210 Nds
Formación [illegible]
[illegible]
· Desc[illegible] Heli / cabecera playa
· [illegible]
· Habilitación de [illegible]

ANEXO "DELTA"

ROL DE ACTIVIDADES DE UNA FLOTA ANTE UN ATAQUE AEREO

1°) Ante ECO que amenaza un avión de la PAC es mandado a reconocimiento visual o interceptación.

2°) Confirmada la amenaza, la flota adopta formación de combate y:

a) De acuerdo a la cantidad de ECOS saca el equivalente de aviones interceptores, lo que lucharán hasta el alcance de los misiles de largo alcance.

b) Actúan los misiles de largo alcance.

c) Actúan los misiles de corto alcance.

d) Actúa la Artillería Antiaérea.

NOTA 1: Los helicópteros van volando siempre delante de su buque para:

a) Alerta temprana: antiaérea y antisubmarina.

b) Alerta antisubmarina y antibuque.

NOTA 2: Antes de que se efectúe el ataque a la flota, todos los helicópteros y aviones son despegados y colocados fuera del alcance de los misiles de largo alcance.

NOVEDADES

MTN de 6 a 12

1. Estaban en alarma de 15'. Decolaron 40' después que se dió la orden.

2. Regresaron x falta de combustible a los 200 NM. del despegue (x que?)

MT

- Decolaron 25 minutos tarde.

MAN C95/139

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

MEMORANDUM

Para información de

JEFE DEL S.I.F.A.

PRODUCIDO POR:

JEFATURA II - INTELIGENCIA
(Departamento Interior)

BUENOS AIRES, ABR de 1982

Lugar y fecha

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL
FUERZA AEREA - E.M.G. - JEFATURA II
Nº 147959
ENTRO
SALIO
30 ABR. 1982

ASUNTO: ELEVAR PARTE DE INFORMACION

1. Adjunto elevo al señor Jefe, para su conocimiento, P.I. Nº A-293 referido a: ISLAS MALVINAS-SITUACION EN PUERTO ARGENTINO.

Vicecomodoro HECTOR OSVALDO PIAGGIO
Jefe Departamento Interior

FUERZA AEREA
Nº 1.726.546
E 30 ABR. 1982
S

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

nw C95/139

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

BUENOS AIRES, 30 de ABR de 1982

PARTE DE INFORMACION Nº A-293

PARA CONOCIMIENTO DE: Regional Icia. Litoral

PRODUCIDO POR: JEFATURA II - INTELIGENCIA (Dto. Interior)

ASUNTO: ISLAS MALVINAS: SITUACION EN PUERTO ARGENTINO

Se ha tomado conocimiento, a través de informaciones provenientes de personal de la Regional Icia. Sur destacado en Islas Malvinas, lo siguiente:

1º) Población en Puerto Argentino: Se mantiene entre 200/300 personas.

Con fecha 27 ABR 82, se invitó a que hicieran abandono del lugar a un grupo de personas considerados peligrosos; por sus antecedentes y sus actividades en la isla:

-Stuart WALLACE (esposa y 2 hijos)

-Daniel HAINES (esposa y 2 hijos)

-Gerald CHEEK

-Brian SUMMERS

-Terry PECK

-Vilma MALCOM

Dichas personas fueron trasladadas a Fox Bay. (Se adjunta como Anexo I sus antecedentes y como Anexo II, nómina del personal que formó parte del FALKLAND ISLANDS DEFENSE FORCE.)

El 27 ABR 82, abandonaron en vuelo LADE, por propia determinación 18 personas residentes en el archipiélago.

La mayoría demostraba tranquilidad y en la despedida de sus parientes y amigos se intercambiaron saludos, con la clásica "V" de la victoria, empleando los dedos índice y mayor.

2º) Detección de ecos en pantalla de Radar

En la noche del 27 al 28 ABR 82, entre las 21:00 y 23:30 hs, aparecieron en pantallas de Radar, numerosos ecos en zona correspondiente a Puerto Harriet (al S de la Península Fresinet).

Dicha zona fue batida por fuego de artillería, morteros de 120 mm. y de 81.mm., desapareciendo los ecos.

Posteriormente, en la mañana del 28 ABR 82 se intentó infructuosamente efectuar reconocimiento aéreo de la zona, debido a las condiciones meteorológicas.

Cabe consignar que la moral del personal de Fuerza Aérea es muy buena.

3º) El día 28 ABR 82, se procedió a reforzar la seguridad del área ocupada por el Radar del Grupo 2 VA, con elementos de Ejército.

4º) El día 29 ABR 82, se dispuso suspender las actividades de la empresa CABLE y WIRELESS, dedicada al tráfico de mensajes entre Islas Malvinas y Gran Bretaña, utilizada por los pobladores para sus comunicaciones, con el objeto de evitar que fueran transmitidas noticias relacionadas con la defensa de las Islas.

ANEXO N. 2

F. I. D. F.

Nro	APELLIDO Y NOMBRE	F-Nac	Domicilio	Personalidad	LISTADO			Interrog.	Declaro ARMAS Cant.	OBSERVACIONES
					Sin Fec	-ARA-	FAA			
1.	ALAZIA ANTONY A.	1949	6-J STREET	NO	-	si	no			incorporado en 1945
2.	ALAZIA PATRICK	1940	"	NO	-	si	si			" en 1965
3.	ANDRADE D				-	si	si			" en 1979
4.	ANDERSON HIGEL	1953			-	si	si			" en 1963
5.	ANDERSON GORDON	1940	42-DAVIES-STREET	-	-	no	si			- - - - - - - - -
6.	BLACKEY MAURICE	1954	4-PIONEER ROW-4-BERRACK St		-	si	no			incorporado en 1954
7.	BERTSEN VALDEMAR	1939	- - - -	-	-	si	si			" 1959
8.	BINNIE RONAL ERIC	1940	- - - -	SI	-	si	si			" 1963
9.	BETTS RONAL	1940	- - - -	—	-	si	no			" 1961
10.	BIGGS AWSTAIR G	1952	CALLAGHAN ROAD	SI	SI	si	si			" 1974
11.	BIGGS LESLIE F	1952	" "	SI	SI	si	si			" 1971
12.	BETTS D W	- -	- - - -	—	—	no	si			" - -
13.	BURGER PAUL	1956	- - - -	—	SI	si	si			" 1976
14.	BLACKEY M	- -	- - - -	—	—	no	si			- - - - - - - - -
15.	BUTLER LAWRENCE	1933	- - - -	—	—	si	no		SI-39	" 1966
16.	BUTCHER MICHUEL	1945	1-MODDY STREET	—	—	si	no			" 1966
17.	CHEEK GERALD W	1941	- - - -	—	SI	si	si	SI	SI-97	" 1966
18.	CLARKE DEREK	1959	- - - -	—	—	si	si			" 1979
19.	CLARKE MARVIN	- -	- - - -	—	—	no	si	SI		- - - - - - - - -
20.	CLARKE DAVID	- -	- - - -	—	—	no	si			- - - - - - - - -
21.	CLARKE I	- -	- - - -	—	—	no	si			- - - - - - - - -
22.	CLARKE T J.	- -	7-DRUDY STREET	—	—	no	si			- - - - - - - - -
23.	COUTTS F.	- -	11-BRANDON ROAD	—	—	no	si			- - - - - - - - -
24.	COUTTS CHARLIE	~~1956~~	"	—	—	no	si			incorporado en 1974
25.	CLIFTON COLIN R.	1932	CROZIER-HACE-GLOBE H.	—	—	si	no			" 1966
26.	CUSWORTH A. H.	- -	- - - -	—	—	no	si			- - - - - - - - -
27.	CANTTIE IAN MICHAEL	1951	- - - -	—	—	si	—			incorporado en 1971
28.	DAVIS F.	- -	- - - -	—	—	no	si			" 1966
29.	DICKSON GEORGE	1932	- - - -	—	—	si	nO			" 1966
30.	DICKSON GERALD	1949	- - - -	—	—	si	si			" 1966
31.	DUCAN GEORGE	1937	2-PIONEER ROW	—	—	si	no			" 1962
32.	FERGUSON F. J.	—	22-ROSS ROAD WEST	—	—	no	si			- - - - - - - - -
33.	FINLARGSON ROBERT	1961		—	—	si	si	SI		incorporado en 1981
34.	FORD JOHN	1949	- - - - -	—	—	si	si			" 1966
35.	FORD FREDERIK	1946	- - - - -	—	—	si	si			" 1966
36.	FORD BARRY WILLIANS	1944	- - - - -	—	—	si	no			" 1966

F. I. D. F.

Nro	APELLIDO Y NOMBRE	F-Nac	DOMICILIO	PERSON.	LISTADO SIN FEC-	ARA -	FAA	INTERROG.	DECLARO ARMAS	OBSERVACIONES
37	GRANT BRIAN MICHAEL	1935				No	Si			Incorporado en 1966
38	GOODWIN RAYMOND	1941	6-BRANDON ROAD			Si	No		Si-82	" 1961-Judie
39	HANSEN DAUGLAS						Si	Si(Ap-MAG		
40	HARRIS LESTLE SYNDEY	1940				Si	Si	Si " "		" 1966
41	HARRISON CLEMEN G.	1950				Si	No			" 1966
42	HIRTLE LEONARD LLOYD	1941				Si	No			" 1966
43	HEWITT G.						Si			
44	JAFFRAY ROBEN GEORGE	1944				Si	Si			" 1966
45	JOHNSON STEPHEN NEIL	1932				Si				" 1965
46	KIDDLE R. K.						Si			
47	LEE PATRIC JAMES	1941				Si	si			" 1966
48	MC DONALD COLIN G.	1940				Si	Si			" 1964
49	MC GILL LEN STANFORD	1959				Si	Si			" 1979
50	MC GILL LEONARD				Si			Si(Enc Sec		
51	MC GILL IAN PETER	1941				Si				" 1966
52	MC GILL ALEXANDER W.	1946				Si				" 1964
53	MC KAY MICHEL JOHN	1958				Si	Si			" 1979
54	MC KAY GERARD	1954				Si				" 1971
55	MC KAY STEVEN JOHN	1926	1. MOODY STRETT			Si				" 1966
56	MC KAY JOHN A.	1936				Si				" 1961
57	MC KAY K.A.						Si			
58	MC ASKILL ROBERT							Si(Fusil.		
59	MC LAREN ANTONY JAMES	1944				Si				
60	MC LAREN T. J.						Si			
61	MC PHEP RERENCE	1954				Si				" 1976
62	MAY OWEN KENNETH	1951				Si				" 1969
63	MC PHEE R.						Si			
64	MC PHEE T.						Si			
65	MC RAE RANDOLF	1945				Si	Si	8		" 1965
66	MC MULLEN TONNY	1941				Si	Si			" 1964
67	MORRISON BASIL	1951				Si	Si			" 1967
68	MORRINSON NORMAN	1941	54-JOHN STREET			Si	No		8	" 1961
69	MINNELL B.J.						Si			
70	MINTO LEONARD	1926				No				" 1965
71	MIDDLENTON	1932				Si				" 1961
72	MIDDLENTON KELVIN D.	1941	74-DAVIS STREET			Si				" 1962

F. I. D. F.

Nro	APELLIDO Y NOMBRE	Fec-Nc	DOMICILIO	Person.	LISTADO Sin Fec-ARA-		FAA	Interrog.	Declaro Armas	OBSERVACIONES
73	MURPHY DAIVD J.	1951				Si				Incorporado en 1967
74	NEWMAN ADRIAN H.	1938				Si				Incorporado en 1965
75	PECK PAUL	1962				Si	Si			" 1979
76	PECK PATRIC				Si			Si(Tte)		
77	PET•RSON TONY	1944				Si	Si	Si(Sold)	Si(16)	" 1963
78	PETERSON DEREK						Si	Si(Sold)	Si(17)	
79	PHILIPS DAVID	1944				Si				" 1966
80	PECK ROBERT	1942				Si				" 1961
81	POOLE WILLIAN	1927				Si				" 1966
82	ROSS ROBERT WALTER	1924				Si				" 1966
83	ROROZEE ROBERT	1959			Si	Si	Si	Si(sold)		" 1979
84	ROZEE R.D.				AS		Si			
85	ROZEE D.W.		16-DAVIS STREET				Si			
86	ROBSON R.						Si	8		
87	SALTER PETER	1940				Si				" 1968
88	SAFFRAY ANGUS	1937			9	Si				" 1965
89	SUMMERS DAVID	1957	5-JOHN STREET			Si				" 1979
90	SU[illegible]S JOHN WLLIS	1950	5-JOHN STREET			SI				" 1969
91	SUMM[illegible] WALTER F.	1953	" "			Si				" 1964
92	SU[illegible] PETERS	1951	" "			Si				" 1967
93	SUMMERS BRIAN	1950	10-BRANDON ROAD		Si	Si	Si	Si(Sarg My	Si(106)	" 1966
94	SUMMERS TERENCE		5a.ROSS ROAD WST				Si			
95	SUMMERS OWEM		1a.BRANDON ROAD		Si		Si	Si(cabo)	Si(103)	
96	SU[illegible] MELVYN						Si			
97	SUMMERS PHIL G.						Si	Si(My-J F.I.D.F.		
98	SUMMERS KEITH		5-DEAN STREET				Si			
99	SUMMERS R.				Si					
100	SUMMERS E. D.				Si					
101	SIMMONS OWEN WILLIANS	1951				Si				Incorporado en 1974
102	SIMMONS [illegible]NCE	1953				Si				"7 1973
103	SIMMONS JOHN RUSSELL	1959				Si				" 1976
104	SMITH SIDNEY F.	1946				Si				" 1965
105	SMITH PETER LORS	1941				Si	Si			" 1961
106	SMITH DERECK	1945				Si	Si	Si(Fusil.)		" 1963
107	SMITH PETER FEIERIK	1927				Si		Si(Fusil.)		" 1963

F. I. D. E.

Nro	APELLIDO Y NOMBRE	F-NAC	D O M I C I L I O	Persona.	LISTADO S/Fec	ARA	FAA	Interrog.	Declaro Armas	O B S E R V A C I O N E S
108	SMITH JEREMY						Si	Si(Fusil.)	Si(87)	
109	SMITH MARTIN							Si(Fusil)		
110	SMITH ROBERT				Si		Si			
111	SPINKS ALEXANDER	1937	CALLAGHAN ROAD			Si				Incorpotado en 1966
112	SHOREY BERNARD	1939				Si				" 1966
113	STEWARD WILLIAMS	1946				Si				" 1964
114	STEEN VERNON R.	1946				Si	Si	Si(Cabo Apun-MAG.		" 1964
115	SEEN ROBIN LEES	1945				Si				" 1963
116	SHORT HENRICK ERIC.	1938				Si				" 1961
117	SHORT RICHART						Si	Si(Sold)		
118	STEWARD ROBERT							Si(Sold)		
119	TURNER DEMIS	1946	11-ROSS ROAD WEST						Si(29)	" 1969
120	THOMPSPN KENNETH	1942								/ 1960
121	VAN GHON RICHARD	1931				Si				" 1959
122	WALLACW STUART BARET	1953		SI(Inf 3	Si	Si	Si			" 1979
123	WHITNEY FREDERIK	1945				SI				" 1966
124	WATSON NEIL	1943				Si	Si			" 1966
125	WHITNETY PATRICK	1946	4a ROSS ROAD WEST			Si	Si			" 1966
126	WATTS	1944				Si				" 1966
127	YOUNG COLIN D.	1941				Si				" 1966

ANEXO I

ANTECEDENTES PERSONALES DE:

1°) Stuart WALLACE

Empleado de la empresa CABLE y WIRELESS. Opuesto a la integración con Argentina. Ha hecho largas campañas de desprestigio contra nuestro país. Integró las FALKLAND ISLANDS DEFENSE FORCE. Representó a los isleños en varias oportunidades, siendo persistente en su campaña antiargentina. Se lo considera ideológicamente peligroso.

2°) Daniel HAINES

Director del Hospital local. Británico de nacimiento, ex-Oficial de la Royal Navy. Persona que denota fanatismo y una suerte de predestinación. HA movilizado a parte de la población para tareas sanitarias, pero que en el fondo tienen como real objetivo el ejercer coerción y demostrar una actitud de resistencia a la autoridad argentina, de manera totalmente pasiva. Se presume que dicha actitud podría convertirse en activa resistencia de concretarse una acción ofensiva por parte de la Fuerza Británica de Intervención.

3°) Gerald CHEEK

Ex-director de Aviación del Gobierno de la ex-Colonia. Miembro activo al día 02 ABR 82 del FALKLAND ISLANDS DEFENSE FORCE (FIDF). Mantenía subordinadas a su autoridad a todos los empleados del Aeropuerto, los que no desarrollaban tareas si no era bajo su expresa autorización. Se lo considera miembro activo de la organización de resistencia.

4°) Brian SUMMERS

Empleado de CABLE y WIRELESS. Sargento My. de la FIDF. No se le han comprobado actividades de resistencia, pero se considera probable su total determinación y actitud anti-argentina ante el desarrollo de acciones bélicas.

5°) Terry PECK

Activo miembro de los intereses antiargentinos. Pertenece a la FIDF, combatió contra las FF.AA. Argentinas el día 02 ABR 82. Probable miembro de la resistencia anti-argentina.

///

6°) Vilma MALCOM

Mujer activista antiargentina. Persona resentida y que alimentaba de noticias adversas para Argentina a la comunidad local. Dueña de un Pub en donde se prohibía el ingreso de argentinos.

DISTRIBUIDOR

Ej. N° 01: Jefe III - Operaciones
Ej. N° 02: Comando Aéreo de Defensa
Ej. N° 03: Comando Aéreo Estratégico
Ej. N° 04: S.I.F.A.
Ej. N° 05: Reg. Icia. Litoral
Ej. N° 06: Reg. Icia. Córdoba
Ej. N° 07: Reg. Icia. Sur
Ej. N° 08: Reg. Icia. Oeste
Ej. N° 09: Reg. Icia. Buenos Aires
Ej. N° 10: Reg. Icia. Centro
Ej. N° 11: Archivo Jefatura II - Inteligencia (Dto. Interior)

MLW C85/134

Copia Nº:
BUENOS AIRES
30 Ene 76
CEF - 442

ORDEN DE OPERACIONES Nº XX/76

(Sistema de Seguridad de la XIX Brigada Aérea)

CARTOGRAFIA

Se determinará toda la cartografía que interesa a la Seguridad del OM.- Se podrán agregar esquicios, calcos, gráficos, croquis. EN TODOS LOS CASOS LA CARTOGRAFIA DESCRIPTA SE DEBERA ADJUNTAR A CADA COPIA DE LA OO.-

ORGANIZACION

Ejemplo: Gpo Ba 19
Escuadrón Tropas
División Inteligencia
Servicio Comunicaciones
Cía Policía Militar
Servicio de Seguridad

I - SITUACION

General

1. Se expresará una breve puesta en claro sobre la situación general en el marco interno del país.

Particular

2. En detalle se describirán los factores que pueden afectar en forma activa o pasiva la seguridad de la Unidad.

Capacidades del Enemigo

3. En este subtítulo se determinarán las "Capacidades del Enemigo" por orden de probabilidad, de acuerdo con la inteligencia existente en la jurisdicción.

Ejemplos:

Primera Capacidad: Atacar por el fuego desde vehículos y/o con apoyo inmediato de éstos, a personal militar que cubre el Servicio de Seguridad y/u otros, que se desplacen desde o hacia sus lugares de actividad.....

Segunda Capacidad: Atacar por sorpresa.....

SECRETO

Fuerzas Amigas

4. Se describirán las Unidades de las FFAA, FFSS y FFPP que mediante Actas Acuerdos apoyan las acciones de la propia tropa ante situaciones de emergencia:

1°) FFAA

Ejemplo:

a) R 16 apoya el dispositivo de seguridad propio mediante:

- Cierre de rutas 39 y 24

- Concurrencia de 1 Sec +

2°) FFPP

Ejemplo:

a) Pol Prov, Comando Radioeléctrico: cierre de calles.

b) Pol Prov, Sec 21: Controla azotea de edificios calle XX N° XX.

c) Pol Fed, Delegación: Controla Playa FC San Martín lindante al W.

Zona de Interés (ZI) y Sector de Responsabilidad (SR)

5. La ZI considerada está limitada por: (Aquí se detallarán los límites del área que para proporcionar seguridad a los medios de la Unidad, es necesario abarcar, para neutralizar en profundidad la acción del enemigo).-

6. El SR tiene los siguientes límites: (Detallar el límite de las propias instalaciones, Barrios Aeronáuticos OOEM, etc, que el Servicio de Seguridad deberá cubrir en el cumplimiento de la tarea impuesta).

II - MISION

7. Ejemplo:

Detectar, impedir, neutralizar y/o defender las instalaciones de la/s.....contra acciones ofensivas de elementos subversivos, y contraatacar para recuperarlas, si eventualmente hubieran sido ocupadas por el oponente, buscando en todos los casos el aniquilamiento del adversario.

III - EJECUCION

Concepto de la operación

8. Se volcarán los principios rectores que guiarán la acción

SECRETO

del Servicio de Seguridad determinando en forma clara los procedimientos, las fases a las que podrá estar ceñido el accionar de acuerdo con la situación.

Tareas

9. Se impartirán las tareas que cumplirán las distintas Uns de la Brigada.

Ejemplo:

La Ca PM organizará un Servicio de Seguridad en base a:

- Un Oficial Subalterno como Oficial de Servicio.

- Un Oficial Subalterno como J de Patrulla

- Cuatro Suboficiales Superiores como J Puesto Fijo.

- Cuarenta y cinco Soldados como Soldados Centinelas.

- Ocho Soldados como Patrullas.

En Anexo ALFA se detallarán los Puestos del Servicio de Seguridad.

El Servicio de Comunicaciones instalará las siguientes facilidades de Comunicaciones:

El Servicio de Transporte proveerá los siguientes vehículos:

El Servicio de Racionamiento.....

IV - VARIOS

Instrucciones de Coordinación

10. El R 16 apoyará el dispositivo cerrando las siguientes rutas:

a)

b)

c)

11. El Comando Radioeléctrico.....

12. La Policía Federal.....

Señal de Identificación

13. Se determinarán las que usará la propia tropa y la de las Fuerzas Amigas.

Personal

14. Se explicitará la Situación de Personal necesario dentro del Servicio de Seguridad tales como:

SECRETO

1º) Mantenimiento de los efectivos.

2º) Mantenimiento de la moral.

3º) Disciplina.

4º) Instrucción particular.

5º) Régimen de relevos del Servicio.

Material

15. Se determinará en forma precisa la Situación de Material en los siguientes aspectos que mantienen relación con el Servicio de Seguridad:

1º) Abastecimiento de:

a) Víveres.

b) Combustibles.

c) Equipos.

d) Etc.

2º) Infraestructura.

3º) Transporte.

4º) Servicio.

Puesto de Comando

16. Determinar su ubicación y medios de comunicación. También se señalará el PC Alt.

Sucesión del Mando

17. Las líneas de mando para cada Fase de acuerdo con la situación.

.....

Firma J Br Aé XIX

ANEXOS

DISTRIBUIDOR